



# NEWS September 2007

## ➤ **NCA-Nord-Regatta Neusiedlersee (1.9.2007) - Resultate**

9 Boote waren am Start, Endplatzierungen: 1. Rauch (1, 1, 1, 7, 1), 2. Leykauf (3, 2, 2, 1, 4), 3. Bader (4, 4, 5, 6, 3), 4. Kolk (6, 7, 4, 2, 7), 5. Marek (7, 5, 6, 3, 5), 6. Schmied-Pauschitz (5, 8, 3, 4, 8), 7. Iby (2, 6, 8, 8, 6); 8. Wieser (9, 9, 7, 5, 2), 9. Drapela (8, 3, DNS, DNS, DNS)

## ➤ **Kleiner Rückblick auf den NCA Sommer 2007**

- Unser **Sommerfest** am 24. Juni war ein großer Erfolg, wir konnten uns über 120 Besucher freuen.
- Erstmals in der Geschichte des NCA werden heuer **zwei Optiwochen** am Samitzteich für unsere jüngsten Nachwuchsegler veranstaltet. Wir reagieren damit auf die große Zahl von Anfragen interessierter Kinder und Eltern.
- Eine kleine Flotte war im Rahmen des **NCA Sommertörns** zwei Wochen auf den Balearen unterwegs.
- Neun Boote waren zur heurigen **NCA-Nord-Regatta** am Neusiedlersee am Start. Bei guten Windverhältnissen konnten fünf Wettfahrten gesegelt werden. Nach jeder Wettfahrt gab es einen Bootstausch
- Zumindest **jeden Donnerstag** gab es ein Treffen am Binnenrevier: Laser- und Optisegler haben sich eingefunden, der Vorstand vertiefte sich in die Clubhauspläne.

## ➤ **Binnenrevier – Aufruf zur Mithilfe!**

**Jetzt ist es so weit - wir müssen Platz machen für den Bau des Clubhauses; der Container muß versetzt werden. Ab- und Aufbau des Containers sollen von Donnerstag, 20.9. bis Sonntag, 23. 9. erfolgen. Wer Zeit hat mitzuhelfen, bitte in die Seestraße kommen. Lagebesprechung ist am 20.9.2007 im Rahmen des Clubabends.**

## ➤ **3. Regatta des Green Panther Cups 2007**

Termin: 22. - 23.9.2007, Ort: Packer Stausee, Klasse Optimist und Laser.  
Anmeldung über [www.segelschule-pack.com](http://www.segelschule-pack.com).

## ➤ **23. SCup 2007 – 20.10. bis 28.10.2007 (Regattatage: 25.10. - 27.10.2007)**

Der Termin rückt näher, das Feld füllt sich - noch sind Boote verfügbar. Das Training findet am 23. und 24.10.2007 statt. Vorbesprechung mit Bootsverlosung ist am 10.10.2007.

Unsere Regatta (von der Yacht Revue mit \*\* bewertet) ist eine wichtige Regatta des ÖSV-Offshore Cups - und wir haben das größte Starterfeld in einer Einheitsklasse!

## ➤ **FB4 Kurs im Herbst**

Die Termine für den FB4 Kurs, veranstaltet von Bernhard Kotnig, stehen fest:

### **Teil 1 – Astronomische Navigation**

3 Wochenenden (Freitag von 17:00 – 21:00, Samstag von 11:00-16:00 und Sonntag von 09:00-13:00)  
12.10.-14.10.07, 2.11. – 4.11.07, 4.1. – 6.1.07 astronomische Navigation

### **Teil 2 – Wetter, Radar, Funk, Gezeiten**

21.1.08 Wetter, 26.1.08 Radar, Funk, 27.1.08 Gezeiten.

Anmeldung und weitere Informationen unter [www.faro.at](http://www.faro.at). Eventuell fehlende Meilen können auch auf der Rückfahrt von Brasilien absolviert werden. Bei Interesse ein E-Mail an [kotnig@faro.at](mailto:kotnig@faro.at).

## Termine zusammengefaßt

17.9. – 20.9.07	FB2/3 Herbst - Praxisprüfungstörn
<b>20.9.2007</b>	<b>Lagebesprechung für die Versetzung des Containers</b>
10.10.2007	Vorbesprechung SCup 2007
12.10.07	Beginn FB4 Kurs
23.10. - 24.10.07	Training SCup 2007
25.10. - 27.10.07	SCup 2007
10.11.2007	Langfahrtprojekt: TransAt07 nach Brasilien, zwei Mal über den Atlantik

## Von Southampton nach Helsinki in 5 Tagen - ein Bericht von Bernhard Kotnig

Im Rahmen einer großen PR-Veranstaltung wurde die VO70 "Mean Machine" (ex "Black Pearl") unter Skipper Andreas Hanakamp von Gosport (nahe Southampton) nach Helsinki überstellt - und ich hatte die wunderbare Gelegenheit, als Navigator daran teilzunehmen. Die Reise startete am Donnerstag früh im Ost-Solent, ging durch den Englischen Kanal, durch die Enge von Dover und Calais, weiter entlang der belgischen und niederländischen Nordseeküste, an Ostfriesland, die Elbe einwärts bis Brunsbüttel. Nach anfänglich wenig Wind konnte dann einige Stunden nach Dover mit Nordwest, 4 - 5 Bft, rasch gesegelt werden, rasch mit 15 bis 20 kn, Spitzen bis 26 kn (Fahrt über Grund). Auf die Elbemündung zusteuern konnten wir dann einige Dickschiffe überholen, was dort sicherlich etwas Verwunderung hervorgerufen hat. Die Einsteuerung in die Elbe, bis nahe Cuxhafen, erfolgte dann mit etwa 20 kn, nach dem Abfallen kamen einige der zuvor überholten Großschiffe wieder auf und passierten in 15 m Abstand. Nach dem Bergen der Segel (kaum unter einer Viertelstunde möglich) vor den Schleusen teilten wir uns die alte Südschleuse mit einem russischen Frachter. Aufgrund des Tiefgangs (4,5 m) waren wir Verkehrsgruppe 3 und mußten einen Lotsen (€ 870,-) an Bord nehmen. Nach 8 interessanten Stunden mitten im Land machten wir in Kiel Holtenau fest. Nach einer kurzen Pause mit Crewwechsel ging es dann um Mitternacht weiter. Mit Wind aus Nordwest setzten wir unmittelbar vor dem Schleusentor im Hafen Kiel Segel. Interessant vielleicht die Information, daß der Motor der VO70 beim Segeln eingeklappt wird; das Ausklappen ist aber nur bei ganz geringen Geschwindigkeiten (4 - 5 kn) möglich. Wir jedenfalls segelten am Wind mit 12 - 13 kn durch den nächtlichen Kieler Hafen und die Förde. Weiter ging es vorbei an Fehmarn, an vielen Windparks, am Gedser Rev, an Bornholm, Öland, Gotland, an Ösel und Dagö in den Finnischen Meerbusen. Der Wind hatte inzwischen auf Südost gedreht, und mit raumem Kurs zwischen 20 und 25 kn zischten wir mit etwas Spritzwasser Richtung Helsinki, wobei wir zwischenzeitlich auch den 400 m<sup>2</sup> großen, asymmetrischen Spinnaker probieren konnten. Am strahlenden Dienstag-Morgen erreichten wir die Einsteuerung nach Helsinki, wurden an der Zollstation freundlichst empfangen, und legten schließlich nach einer kurzen Fahrt im Archipel in der City Marina Helsinki an. Die Fahrt war eine Fahrt der Superlative, mit einem Boot der Superlative: Die gesamte Strecke vom 1.202 sm wurde in genau 120 Stunden (inkl. Stehzeiten und Kanalfahrt) absolviert, also ein Schnitt von 10 kn. Zieht man die Stehzeiten und die Kanalfahrt ab, ergibt sich ein Schnitt von über 11 kn; dabei muß man berücksichtigen, daß auch eine VO70 unter Motor kaum über 7,5 kn erreicht. Bei der Durchquerung der nördlichen Ostsee erreichten wir den Schnitt 14,17 kn über fast einen Tag. Die Mean Machine hat eine Großsegefläche von etwa 180 m<sup>2</sup> und für das Setzen des Segels werden beide Coffeegrinder gekuppelt, sodaß vier kräftige Deckshände das über 200 kg schwere Segel in vernünftiger Zeit setzen können. Ist das Segel oben, wird der Segelkopf in einem Schloß mit dem Mast verbunden, das Fall kann entlastet werden. Zum Fallen des Segels muß das Schloß geöffnet werden, was bei größerem Winddruck praktisch immer bedeutet, daß ein Mann ins Top gehißt werden muß, auf etwa 32 m Höhe. Die Mean Machine hat einen schwenkbaren Kiel von einer Länge von 4,5 m, mit Bombe etwa 7,5 t; im geschwenkten Zustand wäre die Abdrift groß, deshalb gibt es auf Masthöhe jeweils ein über 4 m langes, versenkbares Schwert. Interessant ist vielleicht auch noch, daß beim Segeln "mit Dampf" das Vorstag eine Last von 8 t trägt. Und – was vielleicht auch nicht allen Fahrtenseglern so klar ist: Die Rennjachten haben kein Achterstag und sollte es jemals passieren, daß beide Backstage offen sind, so fällt der Mast um. Ein einmaliges Erlebnis - sicherlich ein erstrebenswertes Ziel für jeden Segler. Segelwelt.at bietet immer wieder Fahrten auf VO60/VO70 an, ich kann nur sagen, es zahlt sich aus!

Bernhard Kotnig